

ZNAČAJ LOGISTIČKIH TERMINALA ZA TNT-T KORIDOR U BiH
IMPORTANCE OF LOGISTICS TERMINAL TNT-T CORRIDOR IN B&H

Mr. sci. Vahid Đozo, dipl. inž. saob., Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine

Kategorizacija rada: Stručni rad (Professional paper)*
UDK 656:164(497.6)

SAŽETAK: Koridor Vc, od 2016. godine, postao je sastavni dio osnovne evropske intermodalne transportne mreže (TNT-T (Trans - European Transport Networks)). Standardi koje zahtjeva TNT-T mreža na koridoru Vc nisu još dostignuti u infrastrukturi i njenoj povezanosti. Duž koridora u BiH nedostaju i savremeni kontejnerski centri koji bi bili okosnica povezivanja željezničkih i cestovnih prijevoznika i bržeg razvoja kombinovanog transporta na koridoru Vc i u BiH. Za otklanjanje fizičkih prepreka na kopnenoj infrastrukturi potrebna su velika ulaganja koja se ne mogu realizirati u kratkom vremenskom periodu. Dok se to ne dogodi, prostor za razvoj kombinovanog transporta na koridoru Vc treba tražiti na jednostavnijim mjerama koje ne zahtjevaju velika finasijska izdvajanja. Jedna od mjera koja bi odmah dala snažan zamah kombinovanom transportu je definisanje zone slobodnog pristupa željezničkoj infrastrukturi na južnom dijelu željezničkog koridora Vc, dio koridora Vc od Čapljine do Ploča. Za realizaciju ove mjere neophodni su odgovarajući sporazumi između BiH i Hrvatske. Evropska saobraćajna politika kroz subvencije i informatizaciju procesa u razmjeni informacija daju snažnu podršku razvoju kombinovanog transporta, što može poslužiti i kao dobra praksa za naše uslove.

Najveći broj kontejnera na koridoru Vc se prevozi iz Luke Ploče, oko 20 000 godišnje. ŽFBiH kao prijevoznik, zadnjih nekoliko godina, bilježi rast prijevoza kontajnera. Najveći broj prevezenih kontejnera se veže za područje Sarajeva, Tuzle i Zenice gdje se i trebaju razvijati novi logistički centri.

KLJUČNE RIJEČI: Logistički terminali, TNT – T Koridor, BiH.

ABSTRACT: Corridor Vc, in 2016, has become an integral part of the basic European intermodal transport network (TNT-T (Trans - European Transport Networks)). The standards required by the TNT-T network on Corridor Vc not yet been reached in the infrastructure and its connection. Along the corridor in Bosnia and Herzegovina lacks the modern container center which would be the backbone linking rail and road transport and rapid development of kombinovanog Transportation Corridor Vc in Bosnia and Herzegovina. For the removal of barriers on the landward infrastructure needs large investments that can not be realized in a short time period of. Until that happens, the space for the development of combined transport on Corridor Vc should be sought on simpler measures that do not require large financial grant allocations. One measure that would immediately give a strong momentum combined transport is to define zones of free access to railway infrastructure in the southern part of railway corridor Vc, part of the corridor Vc of Capljina and Ploce. For the realization of these measures are necessary appropriate agreements between B&H and Croatian.

European transport policy through subsidies and its processes in the exchange of information provided strong support to the development of combined transport, which can also serve as good practice for our conditions.

The largest number of containers in the corridor Vc being transported from the port, about 20,000 annually. FBiH as a carrier, the last few years, increased transport container. The largest number of transported containers are links to the area of Sarajevo, Tuzla and Zenica where the need to develop new logistics centers.

KEY WORDS: LOGISTICS TERMINAL , TNT-T CORRIDOR, B&H.

UVOD

Transport je prepoznat kao okosnica održivog privrednog razvoja u Evropi i Svijetu. Održiv privredni razvoj u svom obilježju uključuje prosperitete u socijalnoj, ekonomskoj i ekološkoj sferi ljudskog življenja. Predviđanja pokazuju da će potrebe za prijevozom tereta u Evropi do 2050. godine porasti za 80%, a putnika 50% . Istovremeno, povećane potrebe za prijevozom moraju biti u funkciju održivog razvoja, a što

* Prilijeno / Received: 10. 06. 2017.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 30. 06. 2017.



uključuje i smanjenje emisije CO₂ za 60%. Kao imperativ nameće se neophodnost izgradnje modernog i održivog transportnog sistema u Evropi u koji su uključeni svi vidovi saobraćaja i koji će biti u funkciji prosperiteta razvoja. Svi vidovi saobraćaja (kopneni, vodni, vazdušni, cjevovodni) ima svoje komparativne prednosti, stoga je za razvoj i upravljanje jednim transportnim sistemom na nekom području ključno izvršiti projekcije i vrednovanje svakog osobno i izabrati optimalnu varijantu.

Na nivou Evrope već je definisana transportna mreža sa IX osnovnih TNT-T intermodalnih transportnih koridora, koji su prostorno položeni po cijeloj Evropi, dva koridora sjever – jug, tri koridora istok – zapad i četiri koridora po dijagonali. Obilježje TNT-T koridora je, da imaju adekvatnu željezničku i cestovnu infrastrukturu povezanu sa lukama i povezanost sa logističkim terminalima.

Razvoj TNT-T mreže ne podrazumjeva prioritet razvoja jednog vida saobraćaja, nego sinergiju svih vidova kako bi se obezbjedio efikasan transportni intermodalni lanac za transport tovarnih jedinica od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje. Postavljeni ciljevi u transportu na nivou Evrope su, da se 30% tereta koji se prevoze na udaljenosti većoj od 300 (km) sa cesta prebaci na željeznicu do 2030., a više od 50% do 2050¹.

Kako bi se obezbjedila bolja povezanost zemalja Zapadnog Balkana sa Evropskom unijom, 2016. godine postignut je sporazum o proširenju TNT-T koridora tako da obuhvataju i zemlje Zapadnog Balkana (Direktiva (EU), br. 2016/758). Kao rezultat navedenog sporazuma koridor Vc, koji najvećom dužinom prolazi kroz BiH, postao je sastavni dio osnovne transportne mreže u Evropi (Trans - European Transport Networks).

Osim razvoja cestovne, željezničke i vodne infrastrukture za TNT-T koridore je nužno i razvijati logističke terminale, što se odnosi i na terminale duž koridora Vc u BiH.

Kroz ovaj rad, su opisane postojeće i perspektivne lokacije duž koridora Vc koje imaju početne preduslove za razvoj logističkih terminala u BiH duž koridora Vc.

1. OSNOVNI POJMOVI U INTERMODALNOM TRANSPORTU

Kako bi se pojasnili termini vezani za prijevoze različitim vidovima saobraćaja, u skladu sa dostignutom praksom, dat je i kratak opis termina koji će biti korišteni u ovome tekstu.

1.1 Osnovne definicije kod prijevoza iste tovarne jedinice različitim vidovima saobraćaja

Ekonomska komisija za Evropu (UN/ECE), u saradnji sa Evropskom konferencijom ministara prometa (ECMT) i Evropskom komisijom (EC), je 2001. godine dala sljedeće definicije:

- **Multimodalni transport**, je prijevoz robe putem dva ili više različitih vida saobraćaj,
- **Intermodalni transport**, je prijevoz robe u jednoj te istoj utovarnoj jedinici (kontejneru) ili cestovnom vozilu, koje sukcesivno koristi dva ili više različitih vida saobraćaja bez rukovanja samom robom prilikom promjene vida prijevoza. Osim toga, termin «intermodalnost» koristi se za opis sistema transporta gdje se jedan ili više vidova saobraćaja koristi za prijevoz jedne te iste utovarne jedinice (kontejnera) ili teretnih kola na integralan način, bez utovara ili istovara, u transportnom lancu («od vrata do vrata»).
- **Kombinovani transport**, je Intermodalni transport, pri čemu se glavni dio putovanja u Evropi odvija željeznicom, unutrašnjim plovnim putevima ili morem, a gdje su početne ili završne dionice koje se odvijaju cestom što je moguće kraće.
- **Pokretna cesta**, je transport cjelokupnih cestovnih vozila, korištenjem tehnika prijevoza po sistemu «ro-ro», na vozovima koji cijelom dužinom imaju kola sa spuštenim podom.
- **Praćeni kombinovani transport**, je transport cjelokupnog cestovnog vozila, uz pratnju vozača, korištenjem drugog vida saobraćaja (npr. trajekta ili voza).
- **Nepraćeni kombinovani transport**, je transport cestovnih vozila ili intermodalne transportne jedinice, bez pratnje vozača, korištenjem drugog vida saobraćaja (npr. broda ili voza).

¹ EUROPEAN COMMISSION, WHITE PAPER 2011., Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, COM(2011) 144 final, Brussels, 28.3.2011., page 9.

(TEN-T) transportna mreža je planirani skup cestovne, željezničke, vazdušne i vodne transportne mreže u Europskoj Uniji. TEN-T mreža je također i dio šireg sistema transevropske mreže (TEN).

2. PPREDMET, PROBLEM I CILJ ISTRAŽIVANJA

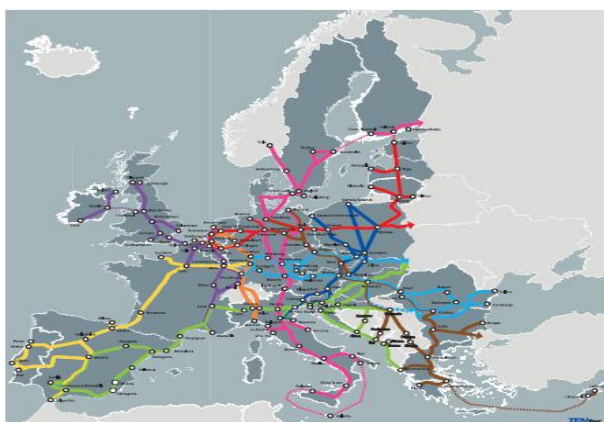
Predmet istraživanja ovoga rada odnosi se na infrastrukturu koridora Vc u BiH, uključujući sve vidove prijevoza i logističke centre, sa dostignutim stepenom razvoja do 31. 12. 2016. godine.

Problem istraživanja je kombinovani transport na koridoru Vc, a odnosi se na trenutnu identifikaciju prepreka za povećanje kvaliteta i obima kombinovanog / intermodalnog transporta duž koridora Vc u BiH, kao i međusobne povezanosti kopnenog saobraćaja i povezanosti sa plovnim putevima na koridoru Vc ili u njegovoj blizini.

Cilj istraživanja vezan je za definisanje obima, veličine i prostornog rasporeda perspektivnih logističkih centara, kao dijela transportnog sistema na koridoru Vc, koji bi bili u funkciji razvoja kombinovanog/ intermodalnog/ transporta na koridoru Vc, odnosno Evropskih TNT-T koridora koji prolazi kroz BiH.

3. ANALIZA TNT-T KORIDORA Vc

Kako bi se infrastrukturna saobraćajna mreža zemalja Zapadnog Balkana na najbolji način integrisala u Evropsku TNT-T mrežu, 2016. izvršeno je proširenje onovne i sveobuhvatne mreže. Navedeno proširenje se odnosi i na BiH, gdje je koridor Vc uključen u TNT-T Mediteranski koridor V, a fizička povezanost se ostvaruje u Budimpešti - Mađarska, slika 1. Koridor se proteže na pravcu sjever - jug i prolazi kroz, Mađarsku, Hrvatsku i BiH. Ukupna dužina cestovne infrastrukturne koridora Vc u BiH iznosi oko 400 (km) i obuhvata pravac, Hrvatska granica - Svilaj (BiH) - Sarajevo (BiH) - Mostar - Počitelj - Međugorje - Bijača. Ukupna dužina željezničkog koridora kroz BiH iznosi oko 428 (km) i obuhvata pravac, Bosanski Šamac (BiH) - Sarajevo - Čapljina (BiH). Obje kopnene infrastrukture pružaju se istim pravcem i prostorno su veoma bliske, vidi sliku 2. i 3.



Slika 1. TNT-T Transportna mreža u Evropi



Slika 2. Osnovna i sveobuhvatna željeznička mreža zemalja zapadnog Balkana.¹

Kada su u pitanju plovni putevi, može se reći da se koridor Vc oslanja uglavnom na južnoj strani, na luku Ploče, a potencijal postoji i za oslonac na plovni put rijeke Save na sjeveru

¹<http://www.seetoint.org/seeto-comprehensive-network/seeto-comprehensive-rail-network/corridors-rail/>, pregledano 26.04.2017.





Slika 3. Osnovna i sveobuhvatna cestovna mreža zemalja zapadnog Balkana.¹



Slika 4. Mreža plovnih puteva i airodroma u BiH



Slika 4. Osnovna i sveobuhvatna transportna mreža u BiH² i povezanost sa regijom

3.1. Željeznički koridor Vc

Dužina koridora Vc u FBiH iznosi 324 (km). Obnova željezničkog koridora Vc u FBiH se uglavnom obavljala kroz procese velike opravke pruge, te novu izgradnju ili sanacije postojećih staničnih sigurnosnih sistema duž obuhvata rada velike opravke pruge i bez poboljšavanja parametara trase. Praktično se vršila opravka ranije projektovanog stanja. Proces obnove (velike opravka) izvršena je na južnom dijelu koridora Vc, na dionici koridora od Sarajevo do Čapljine u dužini od 160 (km) u periodu između 2006. i 2017. godine. Stanični kolosjeci, prostori i objekti za manipulaciju sa pošiljkama nisu obnavljani i prilagođavani novim zahtjevima u transportnu i predstavljaju zaostavštinu starog načina organizacije prijevoza željeznicom kada su primat imale takozvane „denčane pošiljke“. Veliki broj ovih objekata „magacina“ više nikada neće biti u prijevozu i trebaju se ili ukloniti ili prilagoditi za skladištenje tovarnih jedinica intermodalnog transporta (kontejneri, palete). Bez obzira na izvršenu veliku opravku pruge na južnom dijelu koridora Vc, kao najveća fizička prepreka stoji „tzv Bradinska rampa“ gdje parametri trase ne mogu zadovoljiti uslove definisane za TNT- T željezničku mrežu odnosno kako je definisano Anexom III AGTC³ (dužine vozova 600/700 metara, ERTMS signalni sistem, brzine teretnih vozova minimalno 100 (km/h)).

¹<http://www.seetoint.org/seeto-comprehensive-network/seeto-comprehensive-rail-network/corridors-rail/>, pregledano 26.04.2017.

² <http://webseetis.seetoint.org/seetis.login/default.asp>, pregledano 11.05.2017.

³ EUROPEAN AGREEMENT ON IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINE AND RELATED INSTALLATIONS (AGTC)

3.2. Cestovni koridor Vc

Dužina cestovnog koridora Vc u FBiH iznosi 335 (km), mada još uvijek nije utvrđena i usaglašena konačna trasa, te su odstupanja u dužini koridora Vc, moguća. Karakteristično za cestovnu infrastrukturu u sklopu koridora V je to što se radi potpuno nova saobraćajnica, ranga autoceste. Uslov za TNT-T osnovnu cestovnu mrežu je rang brze ceste ili autoceste. Trasa autoceste projektovana je u skladu sa TEM standardima (dvije odvojene kolovozne trake, svaka sa dvije saobraćajne trake za svaki smjer kretanja, trakom za zaustavljanje). Zaključno sa krajem 2016. godine izgrađeno je 92 kilometra autoceste na koridoru Vc i to samo u FBiH. Do potpune izgradnje autoceste, duž trase koridora postoji ranije izgrađena magistralna cesta E-73 i ona se uglavnom sada najviše koristi.

Cesta duž koridora Vc imaju zagušenja i uska grla na dijelovima gradskih aglomeracija, Sarajevo, Mostar, Zenica. Evidentno je da još uvijek nisu na pravi način riješene gradske zaobilaznice, zbog čega dolazi do nagomilavanja vozila i saobraćajnih zastoja. Na dijelovima koridora Vc gdje se može koristiti autocesta, ona se ne koristi u većoj mjeri, vjerovatno zbog plaćanja naknade za korištenje ceste. Istraživački tim Svjetske banke je utvrdio da je prosječna brzina cestovnih teretnih vozila na koridoru Vc 41 (km/h). Radi usporedbe, prosječna brzina željeznikih teretnih vozova na koridoru Vc je 33 (km/h).

3.3. Plovni putevi

Koridor Vc u BiH je povezan sa riječnim plovnim putem rijeke Save, lokacije lučkih pristaništa nalaze se u Šamcu i Brčkom. Plovni put rijeke Save povezan je sa Rajna/Dunavskim koridorom, vidi sliku 4. Međutim još uvijek postoje ograničenja u vezi korištenja plovnog puta Save u BiH, dubina i širina kod korištenja plovnog puta, oštre krivine, visina mostova, potopljenost i obilježavanje plovnog puta.

Na južnom dijelu koridor je povezan sa jadranskom lukom Ploče, preko koje se u najvećem obimu opslužuje privreda BiH.

Studija intermodalnog transporta u BiH odredila je glavne intermodalne koridore u BiH i njenu povezanost sa regijom, slika 5.¹ Na slici 5. i 6. prikazana je povezanost željeznikog i vodnog saobraćaja u regiji i Sredozemlju.



Slika 5. Intermodalni koridori u BiH



Slika 6. Plovne rute u Sredozemlju

¹ Studije intermodalnog transporta u Bosni i Hercegovini, DB International GmbH, 2008., strana 2.





3.4. Aerodromi

Za značajniji društveni razvoj identifikovani su aerodromi u Sarajevu i Banjoj Luci. Aerodrom u Sarajevu ima ograničene kapacitete i ne može pružati usluge prijevoza tereta. Zbog vremenskih uslova i velikog broja maglovitih dana ima poteškoće operativnog korištenja tokom cijele godine. Zbog porasta broja potreba za prijevozom ovim vidom transporta neophodno je i proširenje kapaciteta terminala i cestovnog prilaza. Aerodrom u Banjoj Luci je dio sveobuhvatne mreže u BiH i jedini je međunarodni aerodrom u Republici Srpskoj. Radi poboljšanja kvaliteta i kvantiteta pružanja usluga i kod ovoga aerodroma potrebna su investiciona ulaganja u robnom i putničkom saobraćaju, izgradnja skladišta, proširenje i modernizacija putničkog terminala. Iako nisu uvršteni u sveobuhvatnu mrežu, važnu ulogu u intermodalnom transportu mogu imati aerodromi u Tuzli i Mostaru. Posebno značajnu ulogu u prijevozu tereta bi mogao imati aerodrom Tuzla jer ima povoljnije tehničke karakteristike potrebne za prihvata i otpremu aviona za prijevoz tereta, a postoji i povezanost sa željezničkom mrežom.

3.5. Logistički centri

Duž koridora Vc u BiH ne postoji savremen logistički centar. Savremeni logistički centar postoji u luci Ploče, na teritoriji Hrvatske i u Budimpešti, na teritoriji Mađarske. Prema sprovedenim istraživanjima prezentiranim putem Western Balkans Intermodal Study, Support to the Transport Dimension of the SEE 2020 Strategy, glavni intermodalni koridori su vezani za luke na Jadranskom moru i plovne riječne plovne puteve, Sava, Dunav i kanal Dunav - Tisa – Dunav, vidi sliku 4. i sliku 7.



Slika 7. Glavni intermodalni lanac u SEETO regiji¹

3.5.1. Intereurope RTC

Intereuropa RTC se nalazi u blizini željezničke stanice Ali-pašin Most i ima željezničku kolosiječnu vezu sa stanicom i veoma mali broj kolosjeka. Dio prostora sa željezničkim kolosjecima je preuređen a kolosjeci eliminisani. Kolosjek kojim se ostvaruje kolosječna veza sa željezničkom stanicom Ali-pašin Most je u lošem stanju, tako da kroz vrijeme opada transport kontejnera željeznica – cesta, putem ovoga terminala.

Intereuropa RTC raspolaže sa 6 500 m² skladišnog prostora, utovarne i istovarne rampe, kolsku vagu do 60 tona. Poslovna orijentacija je usmjerena uglavnom na transporte u cestovnom saobraćaju, tako postoji parking (skladišni prostor) za oko 300 kamiona. U krugu terminala postoji i carinska ispostava.

Ne raspolaže sa vlastitom pretovarnom mehanizacijom, po potrebi je iznajmljuje ukoliko vrši pretovar kontejnera.

¹ Western Balkans Intermodal Study, Support to the Transport Dimension of the SEE 2020 Strategy Final Report, February 2016, strana 47.

3.5.2. Luka Ploče

Terminal u luci Ploče je naznačajniji logistički centar na koridoru Vc putem kojega su povezani kopneni i vodni transport. Putem terminala u luci Ploče u najvećoj mjeri se opslužuje privreda FBiH i BiH. Osnovnu infrastrukturu čine, kontejnerski terminal sa 60 000 TEU, terminal za rasute terete za 46 miliona tona godišnje, poslovne zgrade 4 500m², terminal za tečne terete 600 000 tona (naftni terminal FBiH imaju 80 000 m³, terminal za rasute terete, višenamjenska skladišta. Podaci o broju kontejnera koji se transportuju preko Luke Ploče prikazani su u tabeli 1.

Tabela 1. Broj kontejnera u Luci Ploče (2008.-2015.)¹

	2008.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Kontejnera	35.163	21.457	22.359	21.754	18.713	16.859	20.676

3.5.3. Luka Brčko

Luka Brčko je jedina međunarodna luka u BiH. Trenutno zauzima prostor od oko 14 hektara na kojem je smještena operativna obala, otvorena i zatvorena skladišta. Duž operativne obale smješteno je četiri željeznička kolosjeka povezana sa prugom „ Brčko – Banovići“.

Glavna pretovarna mehanizacija ima godišnji kapaciteta od oko 915 000 tona. Omogućava pretovar generalnih i rasutih roba: obala-kopno, kopno-obala. Mehanizaciju sačinjavaju dvije portalne dizalice (5t, l=30m). Pozadinska skladišta opslužuju viljuškari i utovarivači. U sklopu teritorije luke nalazi se i carinski terminal površine 5 000 m².

Trenutni obim rada iznosi od 200 do 250 hiljada tona godišnje, a najveći korisnici su Sisecam Soda iz Lukavca i zenički Arcelor Mittal.

Jedan od značajnih projekata u oblasti transporta je i projekt uređenja plovnog puta Save od Brčkog do Beograda. Realizacija ovoga projekta poboljšava plovnost Save a time i daje mogućnost prihvata većih plovnih jedinica u luku, odnosno veće količine prijevoza i manipulacije tereta.

3.5.4. Luka Šamac

Područje luke Šamac je oštećeno poplavama iz 2014. godine. Prvi brod, poslije poplava, u luku je uplovio 2016. godine. Dugoročno i za rad ove luke ograničavajući je vodostaj rijeke Save i sanacija željezničkih kolosjeka koji povezuju luku sa željezničkim koridorom Vc.

3.5.6. Ostalo

Osim navedenih terminala duž koridora Vc, posebno u većim gradovima, izgrađuju se i mali logistički centri koji su naslonjeni uglavnom na cestovni kamionski transport i nemaju adekvatnu fizičku povezanost sa željezničkom infrastrukturom.

Korisnici željezničkih usluga sve više se oslanjaju na prijevoze kontejnerima. Duž koridora Vc postoji značajan broj privrednih subjekata koji sirovine i gotove proizvode prevoze kontajnerima i pri tome koriste željezničke usluge prijevoza tereta. Kao primjer mogu se navesti: Natron Hayat – Maglaj, Igman - Konjic, Pretis – Vogošća, Peny Plus - Sarajevo, Alternativa - Sarajevo.

Na određenim lokacijama ŽFBiH raspolaže sa sredstvima za manipulaciju kontejnera i najveći rad sa kontejnerima trenutno vrši na platou željezničke stanice Sarajevo Teretna.

4. POTRAŽNJA ZA TRANSPORTOM KONTEJNERA U KOMBINOVANOM TRANSPORTU NA KORIDORU Vc

Transport kontejnera u kombinovanom transportu duž osnovne i sveobuhvatne željezničke mreže u BiH pokazuje tendenciju rasta. To govore podaci o realizaciji prijevoza kontejnera koju obavlja JP ŽFBiH, što je prikazano u tabeli 2. Kada posmatramo protekli desetogodišnji period, broj prevezenih kontejnera se povećao za više od tri puta.

Glavne intermodalne rute u okruženju i na koridoru Vc prikazane su na slici 7. Poznato je također da je 90% tereta iz Luke Ploče namijenjeno privredi BiH, što se odnosi i na kontejnere. Luka Ploče, vidi tabelu 1.,

¹ <http://www.luka-ploce.hr/hr/o-luci/statistika/statistika-dokumenti/>, pregledano 04.05.2017.

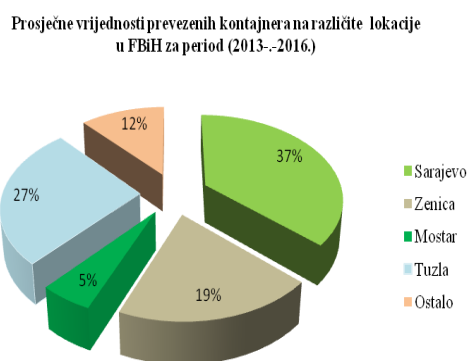


otpremi oko 20 000 kontejnera godišnje za područje BiH. Pored prijevoza iz Ploča, postoje prijevozi iz drugih luka u okruženju, mada ne postoje pouzdani podaci o količini prevezenih kontejnera za prostor BiH.

Tabela 2. Realizacija prijevoza kontejnera ŽFBiH

God.	Tovar. kont. (kom.)	Tovar. kont. (tona)	Prazni kont. (kom.)	Praz. kont. (tona)	Ukupno kont. (kom.)	Ukupno tereta (tona)
2005.	789	18.566	538	1.282	1.327	19.848
2006.	867	13.681	465	1.066	1.332	14.747
2013.	1.886	46.683	1.375	5026	3.261	51.709
2014.	1.556	40.425	1.637	6.325	3.193	46.750
2015.	2.062	55.133	2.204	5.687	4.166	60.820
2016.	2.129	53.738	2.093	5.254	4.222	58.992

Prostorna distribucija kontejnera koji se prevoze kombinovanim transportom, zadnjih nekoliko godina, prikazan je na slici 8. Najveći broj ili 37% prevezenih kontejnera veže se za regiju Sarajeva, zatim Zenice 27% i Tuzle 19%, vidi sliku 8.



Slika 8. Prostorna distribucija prijevoza kontejnera kombinovanim transportom u FBiH, 2013. - 2016¹.

ZAKLJUČAK

Politika EU u oblasti transporta utječe i na transport u BiH. Posebno značajno je pridruživanje koridora Vc grupi Evropske mreže TNT-T intermodalnih koridora.

Iako podaci o prijevozu kontejnera ohrabruju i pokazuju tendenciju rasta, u svakom od vidova transporta, još postoje fizičke prepreke koje treba otkloniti i cijeli koridor uskladiti sa standardima predviđenim za TNT-T koridore.

Eliminacija fizičkih prepreka zahtjeva ozbiljna finasijska ulaganja ali i dug vremenski period kako za realizaciju projekata uklanjanja, pa čak i kada bi se obezbjedili sigurni izvori finansiranja. Zbog toga je veoma važno raditi na otklanjanju prepreka koje ne zahtjevaju velika finasijska sredstva.

Kao šansu za poboljšanje transporta na koridoru Vc mogu se preduzeti sljedeće mjere: smanjenje zadržavanja na graničnim prijelazima, primjena zajedničkog informacionog sistema u kombinovanom transportu koji bi ubrzao protok informacija između prijevoznike, carinskih i drugih zainteresovanih nacionalnih službi.

¹ Izvor podataka Javno preduzeće ZFBiH



Bolja saradnja prijevoznik i zajednički nastup kod realizacije prijevoza kontejnera na koridoru Vc može dati pozitivne efekte. Još veće efekte bi dale podsticajne takse ili kombinovane stimulatívne političko-ekonomske mjere za prijevoznike kontejnera na koridoru Vc.

Kao jedna od mogućnosti može biti definisanje transportne zone slobodnog pristupau prijevoza tereta na željezničkoj infrastrukturi od Čapljine (BiH) – Ploče (Hrvatska), što je poznato i potvrđeno kao dobra praksa koja se već koristi u svijetu.

Kroz mjere saobraćajne politike i daljnji razvoj transporta na koridoru Vc u BiH, neophodno je predvidjeti i naći lokaciju za razvoj savremenih logističkih centara, takvih da imaju dobru povezanost sa cestovnom i željezničkom infrastrukturom.

CONCLUSION

EU transport policy also affects transport in BiH. Particularly important is the integration of corridor Vc into the group of the European network of TNT-T intermodal corridors.

Although container transport data encourages and shows a tendency to grow, in each mode of transport, there are still physical barriers that need to be removed and the entire corridor aligned with the standards envisaged for the TNT-T corridors.

Eliminating physical barriers requires serious financial investment as well as a large period of time both for the realization of removal projects and even for secure sources of financing. It is therefore very important to work on removing barriers that do not require large financial resources.

The following measures can be taken as a chance to improve the transport of Corridor Vc, reducing the retention at border crossings, the application of a common information system in combined transport that would speed up the flow of information between carriers, customs and other interested national services. Better cooperation between the carrier and a joint appearance in the realization of the container transport on Corridor Vc can give effects. Even greater effects would have incentive fees or combined stimulating political economic measures for carriers of the Container on Corridor Vc.

One of the possibilities can be the definition of a freight access freight transport zone in the railway infrastructure of Capljina (B&H) - Ploče (Croatia), which is known and confirmed as a good practice that is already being used in the world.

Through traffic policy measures and further development of transport on the Corridor Vc in B&H, it is necessary to foresee and find a location for the development of modern logistics centers, such that they have a good connection with road and rail infrastructure.

LITERATURA:

- 1) Monografija „ Prvih 100 kilometara“, JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar, Mart 2015.
- 2) Ukaz o proglašenju Transportne strategije FBiH za period 2016. - 2030. i zaključci koji su sastavni dio Transportne strategije FBiH za period 2016. - 2030. (Sl. Novine FBiH, br. 22/17),
- 3) UIC CODE 293;Manuel for establishing and mananing qualty in international combined transport
- 4) Studija intermodalnog transporta Bosni i Hercegovini, DB International GmbH i Vienna Consult 2008.,
- 5) Studija potražnje i tržišta za transport riječnom plovidbom, DB International GmbH i Vienna Consult 2008.
- 6) Western Balkans Intermodal Study, Support to the Transport Dimension of the SEE 2020 Strategy Final Report, February 2016.
- 7) WHITE PAPER (2011).; Roadmap to a Single European Transport Area - owards a competitive and resource efficient transport system; Brussels, 28.3.2011COM(2011) 144 final,
- 8) <http://www.intereuropa.ba/usluge/terminalske-usluge>
- 9) <http://www.metrans.eu/terminal-operations/>
- 10) <http://www.metrans.eu/terminal-operations/rail-hub-terminal-budapest-hu/>
- 11) http://www.lukabrcko.ba/?page_id=303
- 12) <http://www.luka-ploce.hr/hr/>

BIOGRAFIJA:



Mr. sc. Vahid Đozo, <http://www.vahid.djozo@zfbh.ba>
Osnovnu i srednju školu završio je u Vogošći - Sarajeva. Diplomirao na Saobraćajnom fakultetu u Sarajevu 1985. i stekao zvanje diplomirani inženjer saobraćaja. Magistrirao 2014. godine na Saobraćajnom fakultetu u Doboj i stekao zvanje magistar tehničkih nauka u oblast saobraćaja. Tokom rada, od 1985. godine, obavljao je različite inženjerske poslove i poslove rukovođenja u okvir ŽFBiH. Učestvovao, kao saradnik na značajnom broju projekata, kao što su: remont pruga i SS postrojenja na mreži pruga ŽFBiH, kao i studija i elaborata u oblasti saobraćaja. Trenutno obavlja dužnost Savjetnika Predsjednika Uprave – Generalnog direktora ŽFBiH. Učestvovao na više naučno stručnih konferencija i objavio kao autor ili kooautor više od 20 stručnih radova iz oblasti saobraćaja.

